

Die anonymen Helfer vor dem Start

Autor(en): **Meyer, Kurt J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **3 (1948)**

Heft 1: **Flug-Sondernummer**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-653296>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die anonymen Helfer vor dem Start

Von Kurt J. Meyer

Beim Betreten des modern eingerichteten Luftreisebüros umgibt mich sofort die weltweite Atmosphäre eines kosmopolitischen Stelldicheins. Irgendwie unterscheiden sich die hier verkehrenden Menschen von den andern. Sie sind gewandter, großzügiger, weltoffener; sie haben Vertrauen in die Errungenschaften der modernen Technik, – sie wollen fliegen! Plakate und Photos von fremden Erdteilen, von Flugzeugtypen aller Art grüßen von den Wänden, und in Gedanken fliege ich bereits irgendwo im sonnig blauen Himmel über dem Mittelmeer.

Am Schalter «Afrika» halte ich an, um einem zuvorkommenden Beamten meinen Wunsch, nach Johannesburg zu fliegen, mitzuteilen. «Nach Johannesburg, einen Moment bitte, mein Herr.» Der Beamte setzt sich sofort telephonisch mit dem geheimnisvollen Büro in Verbindung, auf dessen Tür die Bezeichnung «Endbuchung» angebracht ist. Dieses Büro weiß zu jeder Zeit, ob in irgendeinem Flugzeug, das in den nächsten Monaten auf einem von der Swissair angeflogenen Platz starten wird, noch ein Platz frei ist. Nun wird mein Flugschein ausgestellt, Preis, Strecke, Zeit und Tag des Abfluges werden eingetragen, und während ich als «gebuchter Passagier» das Luftbüro verlasse, wird mein Name mit der Flugscheinnummer und dem Bestimmungsort auf die Passagierliste gesetzt.

Hinter den Kulissen ist die Operations-Abteilung mit ihren verschiedenen Unterabteilungen eifrig mit den Vorbereitungen für diesen Flug beschäftigt. In der Navigations-Abteilung ist die genaue Streckenvorbereitung im Gange: das notwendige Kartenmaterial wird bereitgestellt, und die Distanzen, Mindestflughöhen und Ausweichplätze werden aufgezeichnet. Von der Funkabteilung werden die für die Flugmannschaft notwendigen Angaben über Funkerhilfen, Radio- und Peilstationen, Blindlandesysteme und Funkfeuer der in Frage kommenden Plätze zusammengestellt. Die endgültige Zusammensetzung der Besatzung wird von der Einsatzabteilung bestimmt, die bei der Auswahl jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes streng darauf achtet, daß der Ausbildungsstand den besonderen Anforderungen dieses Fluges genügt, und daß in keinem Falle die maxi-

mal zulässige wöchentliche Flugleistung überschritten wird. In der Werft arbeiten Dutzende von sorgfältig ausgebildeten und zu größter Gewissenhaftigkeit erzogenen Menschen an der Bereitstellung der Maschine, mit der mich ein erfahrener Flugkapitän nach Südafrika bringen wird.

Während ich zu Hause noch die letzten Vorbereitungen für meine Reise treffe, ist der Bordbüffetedienst bereits mit der Zusammenstellung meines Menüs beschäftigt.

Am festgesetzten Tag erscheine ich pünktlich zur angegebenen Zeit im Luftreisebüro in der Stadt, von wo mich ein komfortabler Pullmancar auf den Flugplatz bringt. Ein freundlicher Empfangschef geleitet mich durch die Halle des Aufnahmegebäudes zum Schalter. Hier herrscht emsiges Treiben, ein ununterbrochenes Kommen und Gehen, ein vergnügter Wirbel von Menschen, die in allen Sprachen der Welt plaudern, gute Ratschläge erteilen und Abschied nehmen. Der Lautsprecher verkündet mit klarer Stimme die Ankunft eines Kursflugzeuges, und die sehr auffallend gekleidete junge Dame neben mir schaut ängstlich gespannt auf den Zeiger der Waage, mit der sie jetzt gewogen wird; aber der Schalterbeamte lächelt verständnisvoll, und er wird es der mitreisenden Freundin bestimmt nicht ausplaudern, daß Miss Brooke seit ihrer letzten Flugreise zehn Pfund zugenommen hat . . .

Am Schalter nebenan ist eine aufgeregte Diskussion im Gange. Eine temperamentvolle Ungarin will absolut nicht verstehen, warum sie «Übergepäck» bezahlen muß. Der Beamte macht sie auf die I.A.T.A.-Bestimmung (*International Air Traffic Association*) aufmerksam, wonach im Überseeverkehr nur 30 Kilo Freigeepäck erlaubt sind. Nachdem auch das charmanteste Lächeln und der berückendste Augenaufschlag den Beamten nicht nachgiebig zu stimmen vermögen, bleibt ihr nichts anderes übrig als einige Forints zu wechseln.

In der Flugleitung wird indessen fieberhaft gearbeitet. Ein Beamter ermittelt anhand der Flugscheinabschnitte, deren Zahlen er auf die Passagierliste überträgt, das genaue Gesamtgewicht sowie die Anzahl der Passagiere und der Gepäckstücke.

In der Wetterdienststelle sind die Meteorologen schon längst an der Arbeit, um die per Funk eingelaufenen Wettermeldungen auszuwerten. Das Resultat wird auf eine Wetterkarte eingetragen und dem Piloten ausgehändigt; diese Karte dient ihm als wertvolle Navigationshilfe.

Der Flugkapitän hat sich inzwischen in die Flugleitung begeben, um die von einem Beamten der Flugleitung erstellte Ladeübersicht zu prüfen und zu unterschreiben. Dieses im Luftverkehr überaus wichtige Dokument gibt genauen Aufschluß über die im Flugzeug enthaltene Benzin- und Ölmenge, über das genaue Gewicht der Passagiere, des Gepäcks, der Fracht und der Post. Der Beamte hat gewissenhaft darauf zu achten, daß das vom Luftamt vorgeschriebene maximale Fluggewicht unter keinen Umständen überschritten wird.

Die viermotorige DC-4 Maschine wurde mittlerweile vom Bordfunker aus der Werfthalle vor das Aufnahmegebäude gerollt und steht nun nach dem Auftanken von Benzin und Öl zur Aufnahme der Passagiere bereit. Ich begeben mich jetzt zur Paßkontrolle, wo mein Paß geprüft und abgestempelt wird. Das von kräftigen Chasseuren in den Zollraum gebrachte Gepäck wird nach der Revision durch die Zollbeamten von den Arbeitern der Startmannschaft sorgfältig in die gro-

ßen Frachträume des Flugzeuges verstaut, wobei genau vorgeschrieben wird, wieviel in den vorderen und wieviel in den hinteren Teil des Flugzeuges geladen werden darf.

Der Beamte des Außendienstes der Flugleitung, der mich durch die Paßkontrolle und den Zollraum begleitet hat, führt mich nun zusammen mit den anderen Passagieren zum Flugzeug.

Drei Minuten vor dem Abflug erscheint ein Chasseur mit der Bordtasche, die das Bordbuch und alle wichtigen Dokumente enthält. Diese Papiere können immer erst kurz vor dem Abflug fertiggestellt werden, und es ist der Ehrgeiz aller Flugleitungsbeamten, die Bordtasche so rasch als möglich bereitzustellen, um so unnötige Verspätungen im Luftverkehr zu verhindern.

Inzwischen sind die Motoren angesprungen, die Startmannschaft entfernt die Bremschuhe vor dem Fahrgestell und der Flugleiter erteilt mit erhobenem Daumen das Zeichen zum Wegrollen der Maschine. Die Flugpolizei gibt die Startbahn frei und meldet die genaue Ladung und Startzeit unseres Silbervogels per Funk an unsere nächste Etappenstation. Das Flugzeug dreht noch eine letzte elegante Kurve über dem Flughafen, der meinen Augen bald im schimmernden Blau der Ferne entschwindet. In schnellem Fluge steuert es nun meinem fernen Ziel entgegen.

Thumbs up (Daumen hoch) - alles o. k.! Bodenpersonal und fliegendes Personal haben eine internationale Zeichensprache, denn wenn die Motoren eines Flugzeuges laufen, ist eine mündliche Verständigung nicht mehr möglich. Hier gibt der Flugleiter der Swissair dem Flugkapitän mit erhobenem Daumen das Zeichen, daß die Einsteigtreppe weggerollt, die Bordtasche an Bord, die Türe geschlossen ist und die Radschuhe entfernt sind. kurz - alles o. k. Der Flugkapitän antwortet ebenfalls mit erhobenem Daumen, daß er verstanden hat und daß bei ihm ebenfalls alles in Ordnung ist. Das Flugzeug ist startbereit!

